

# **OPIS TECHNICZNY**

do projektu uproszczonego na remont dojazdu pożarowego Nr 5 w Nadleśnictwie Skierniewice, Oddziały: 72-37/38; od km 0+000 do km 1+740 długości 1 740 m.

## **1.Podstawa opracowania.**

Dokumentację wykonano na podstawie umowy zawartej z Nadleśnictwem Skierniewice, Projektu remontu drogi leśnej wewnątrzzakładowej p. poz. Nr 5 „Łasieczniki” z lutego 2006r i szczegółowej inwentaryzacji w terenie.

## **2.Opis trasy i stanu istniejącego.**

Projektowany do remontu odcinek drogi rozpoczyna się na skrzyżowaniu linii oddziałowych 72/73 z drogą leśną i kończy się na drodze publicznej na granicy lasu między oddziałami 37/38. Długość odcinka wynosi 1740 m. Szerokość pasa drogowego 8,0 - 11,0 m. Szerokość korony 4,5 - 5,0 m. Szerokość jezdni 3,50 m. Rowy trójkątne o dnach wyokrąglonych zamulone i porośnięte darnią grubości 20cm. Na 70% długości rowy są zakrzaczone. Pobocza porośnięte darnią. Na środku jezdni na długości 1340,0 m garb o szerokości 0,5 m. Podbudowa grubości 18 cm z mieszanki chalcetonitu 0-63mm na długości 0+000 do 1+340 z ubytkami głębokości do 5 cm na około 10% powierzchni a na odcinku 1+340 - KT bez znacznych uszkodzeń. Spadki poprzeczne jezdni i poboczy zachowane. Zjazdy i mijanki w stanie dobrym, porośnięte darnią.

## **3.Zakres opracowania.**

Zakres opracowania dostosowano do wymogów prawa Zamówień publicznych. Opracowanie wykonano zgodnie z Poradnikiem Technicznym – Drogi Leśne – Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych z 2006 r. Drogę zakwalifikowano jako drogę leśną wewnątrzzakładową główną przyjmując dla niej okres trwałości nawierzchni 5 – 10 lat.

Z uwagi na przeciwpożarowy charakter drogi projektuje się jej przebudowę z dostosowaniem do parametrów wymienionych w pkt 2 § 7 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 w sprawie szczególnych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów ( Dz.U. nr 58 poz.405 ).

## **4.Podstawowe założenia do określenia zakresu prac.**

Dla projektowanego odcinka drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- prędkość projektowa - 30 km/h

- szerokość pasa drogowego około - 8,0 - 11,0 m
- szerokość korony - 4,5 - 5,0 m
- szerokość jezdni - 3,5 m
- spadek poprzeczny obustronny jezdni 3 – 4 %
- długość mijanki - 23,0 m
- szerokość jezdni na mijance - 2,5 m
- spadek poprzeczny jezdni na mijance 3 %
- promień wyokrąglające zjazdów - 11,0 m
- promień wyokrąglające skrzyżowań - 11,0 m
- odstęp między koronami drzew zachowany do wysokości 4 m
- odległość między mijankami nie większa niż 300 m

Szczegółowe rozwiązania techniczne przedstawiono w części rysunkowej.

### **5. Geometria drogi.**

Oś projektowanego do remontu odcinka drogi poprowadzono po istniejącym pasie drogowym.

### **6. Niweleta drogi.**

Niweletę drogi dostosowano do konfiguracji istniejącej podnosząc ją o około 9 cm na długości 1340 m.

### **7. Roboty ziemne.**

Roboty ziemne będą polegały na mechanicznym lub ręcznym ścięciu darniny z poboczy i środka jezdni, nadaniu im odpowiedniego spadku i zagęszczeniu. Pozyskany materiał należy załadować i odwieźć na odległość 1 km na miejsca wskazane przez leśniczego i rozplantować.

### **8. Odwodnienie.**

Odwodnienie drogi zostanie zapewnione poprzez spadki podłużne i poprzeczne korony drogi. Woda spływająca z korpusu drogowego będzie odprowadzana do rowów trójkątnych o dnach zaokrąglonych o głębokości nie mniejszej od 20 cm licząc od spodu podbudowy i spadkach skarp: wewnętrznej i zewnętrznej 1:1,5 - 1:1 odtworzonych po obu stronach drogi przez zdjęcie namułu i darniny grubości ok. 20 cm.

Woda z rowów odprowadzana będzie na teren leśny. W istniejących załamaniach niwelety drogi bez odpływów projektuje się odtworzenie 5 zbiorników odparowujących przesz usunięcie z nich namułu i nadaniem

skarpom pochylenia 1:1 do 1:2. Pozyskany urobek przerzucić na otaczający teren i rozplantować.

## **9. Konstrukcja napraw remontowych.**

Występujące ubytki w powierzchni podbudowy należy wyrównać przez rozścielenie kruszywa łamanego o granulacji 4 - 31,5 mm w ilości ok. 38 kg na metr kwadratowy. Następnie jezdnia na całej szerokości i długości PT - 1+340 powinna być wzruszona zębami równiarki na głębokość co najmniej 7cm, doprowadzona do spadku 4% i zagęszczona. Tak powstałą podbudowę na długości 1340m trzeba wzmocnić warstwą 7 cm z mieszanki klinca uzyskanego z przekruszenia skał dolomitowych lub wapienia dewońskiego na frakcje 0 -31,5 mm i zamknąć 2 cm warstwą grysów 2-8 mm lub 0-8 mm. Powierzchnie mijanek i zjazdów po zdjęciu darniny i zanieczyszczeń uzupełnić w powyższy sposób. Powstałe obniżenia poboczy uzupełnić pospółką przyjmując, że średnia grubość rozłożenia będzie wynosić ok 10 cm. Na odcinku 1+340 do KT istniejącą powierzchnię jezdni uzupełnić mieszanką grysów 0- 8 mm rozłożoną średnią grubością 2cm i zagęszczoną. Przekroje konstrukcyjne drogi po remoncie stanowią załączniki do projektu.

## **10. Zjazdy, skrzyżowania, mijanki.**

Projektuje się pozostawienie wszystkich tych obiektów z pogrubieniem jezdni o 9 cm. Pozostałe parametry powinny być zachowane zgodnie z projektem remontu z 2006r.

## **11. Rowy, rowy odprowadzające, zbiorniki odprowadzające.**

Istniejącym rowom odprowadzającym i zbiornikom odprowadzającym należy przywrócić poprzedni kształt zgodnie z załączonym rysunkiem.

## **12. Wylesienia i karczowania**

Z powierzchni pasa drogowego należy usunąć krzewy i podrosty.

## **13. Urządzenia obce.**

Według materiałów dostępnych w biurze Nadleśnictwa Skierniewice w pasie drogowym nie występują urządzenia utrudniające wykonawstwo robót.